
75 Jahre: MTU Aero Engines feiert Firmenjubiläum

- **Seit Jahrzehnten eine feste Größe in der Triebwerkswelt**

München, 23. Februar 2009 - Die MTU Aero Engines ist ein Unternehmen mit Tradition und Zukunft: Halfen Vorgängergesellschaften zu Beginn des 20. Jahrhunderts den ersten Motorflugzeugen in die Luft, ist die MTU heute eine feste Größe in der Triebwerkswelt und arbeitet gemeinsam mit den Großen der Branche an den Technologien von morgen. In diesem Jahr feiert Deutschlands führender Triebwerkshersteller sein 75-jähriges Jubiläum: 1934 wurde die MTU-Rechtsvorgängerin, die BMW Flugmotorenbau GmbH, gegründet. Gefeiert wird der Firmengeburtstag unter anderem mit einem Familientag für die Belegschaft.

Im Laufe ihrer Geschichte hat die MTU immer wieder technologische Trends gesetzt und den Fortschritt vorangetrieben. Dieser Tradition wird sie auch heute gerecht: Sparsamer, schadstoffärmer und leiser müssen die Flugzeuge von morgen sein; den Antrieben kommt dabei eine spezielle Rolle zu. Die MTU hat mit ihrem Technologieprogramm Clean Air Engine (Claire) ein Konzept vorgelegt, wie die CO₂- und Lärmemissionen von Triebwerken in drei Stufen drastisch reduziert werden können. Dreh- und Angelpunkt ist der Getriebefan, den sie gemeinsam mit Pratt & Whitney realisiert. Damit unterstreicht das Unternehmen einmal mehr seine technologische Expertise.

Seit Jahren steht der Name MTU für Hightech besonderer Art. In wesentlichen Triebwerksbereichen ist das Unternehmen technologisch weltweit führend: Niederdruckturbinen, Verdichter, Herstell- und Reparaturverfahren gehören zum Besten, was es auf dem Markt gibt. Bei zivilen Antrieben ist die MTU Maintenance-Gruppe mit Standorten weltweit der größte unabhängige Instandhalter. Im militärischen Bereich ist die MTU der Systempartner für fast alle Luftfahrtantriebe der Bundeswehr.

Bewegte Geschichte

In den 75 Jahren ihres Bestehens hat die MTU Aero Engines eine Reihe von Umfirmierungen erlebt. Ihre Keimzelle sind die Rapp Motorenwerke, die 1913 vom Flugpionier Karl Rapp auf dem Oberwiesenfeld in München gegründet wurden. 1917 geht daraus die BMW AG hervor und Ende 1934 die BMW Flugmotorenbau GmbH. 1936 zieht das Unternehmen an den Standort nach München-Allach, der bis heute der Firmensitz ist.



Mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs kommt auch der Flugmotorenbau in Deutschland vorerst zum Erliegen. Bis Mitte der 1950er-Jahre bleibt das Allacher Werk in der Hand des US-Heeres; anstatt der Triebwerksherstellung läuft jetzt die Reparatur von Heeres-Fahrzeugen. 1954 erlaubt die politische Großwetterlage den Neubeginn der deutschen Flugmotorenproduktion: Nach der BMW Studiengesellschaft für Triebwerkbau GmbH 1954 entsteht 1957 die BMW Triebwerkbau GmbH. Sie steigt 1959 als Lizenznehmer in die Produktion ein und baut J79-11A von General Electric, den Antrieb des Lockheed-Starfighter F104.

1960 übernimmt die MAN 50 Prozent der BMW Triebwerkbau GmbH und fünf Jahre später alle Anteile; BMW zieht sich komplett aus der Luftfahrt zurück. Der Triebwerksbauer wird mit der MAN Turbomotoren GmbH verschmolzen und in MAN Turbo GmbH umbenannt. Die neue Gesellschaft erhält Aufträge zur Lizenzfertigung des Rolls-Royce-Triebwerks Tyne, das das Seeaufklärungs- und U-Boot-Bekämpfungsflugzeug Breguet Atlantic sowie das Transportflugzeug C-160 Transall in die Luft bringt.

1968 wird auf Wunsch des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg), das an einer Konzentration der deutschen Luftfahrtindustrie interessiert ist, ein Gemeinschaftsunternehmen gegründet - die Entwicklungsgesellschaft für Turbomotoren GmbH in München. Gesellschafter werden mit je 50 Prozent die MAN Turbo und die Daimler-Benz AG. Damit ist der Grundstein für die Kooperation bei Flugantrieben gelegt. Eine der ersten Aktivitäten ist die Entwicklung des Triebwerkes RB199-34R für das europäische Mehrzweckkampfflugzeug Panavia Tornado. Bis heute ist das RB199 das erfolgreichste militärische Triebwerksprogramm der MTU.

1969 wird die Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, kurz: MTU München, gegründet. Grundlage ist ein Vertrag zwischen der Daimler-Benz AG und der MAN AG, der die Zusammenlegung der Aktivitäten beider Unternehmen in den Bereichen Luftfahrtantriebe und schnelllaufende Dieselmotoren regelt; neben der MTU München (Flugmotoren) entsteht die MTU Friedrichshafen (Dieselmotoren).

In den 1970er-Jahren gewinnt die Entwicklung ziviler Antriebe immer mehr an Bedeutung. Die MTU steigt 1971 ins zivile Geschäft ein und schließt mit General Electric einen Kooperationsvertrag über die Fertigung des Airbus A300-Antriebs CF6-50 ab. 1979 führt die steigende Nachfrage nach ziviler Instandhaltung zur Gründung der MTU Maintenance Hannover in Langenhagen. Damit schafft die MTU



einen eigenen Unternehmensbereich - neben der Produktion und der militärischen Instandhaltung in München.

1985 übernimmt die Daimler-Benz AG die MTU zu 100 Prozent. Die Zusammenarbeit mit Pratt & Whitney Canada beginnt. 1989 wird die MTU Teil der Deutschen Aerospace AG (DASA), die fast die gesamte deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie unter ihrem Dach vereinigt.

1991 beginnt die MTU mit dem Ausbau ihres Instandhaltungs-Netzwerks und gründet die MTU Maintenance Berlin-Brandenburg in Ludwigsfelde sowie die MTU Maintenance Malaysia in Kuala Lumpur, die heutige Airfoil Services Sdn. Bhd.. Um den Herausforderungen des globalen Marktes gerecht zu werden, unterzeichnen die MTU und Pratt & Whitney im gleichen Jahr einen Vertrag über eine strategische Allianz zur Zusammenarbeit im Bereich ziviler Turbotriebwerke. 1992 eröffnet die MTU Maintenance Berlin-Brandenburg in Ludwigsfelde das Pratt & Whitney Canada Customer Service Center, ein Joint Venture mit Pratt & Whitney Canada.

Im November 1998 baut der deutsche Triebwerkshersteller mit der Gründung der MTU Maintenance Canada in Vancouver sein Standortnetz aus. Es folgen die MTU Maintenance do Brasil, die inzwischen verkauft wurde, sowie 1999 die MTU Aero Engine Design in Rocky Hill bei East Hartford, Connecticut, USA. 2000 kommen die MTU Maintenance Zhuhai in der chinesischen Sonderwirtschaftszone Zhuhai und 2001 die MTU Aero Engine Components (East Hartford) dazu.

Im Jahr 2000 geht die DASA in der European Aeronautic Defense and Space Company, kurz EADS, auf. Die MTU München wird im Juli 100-prozentige Tochter von DaimlerChrysler und in MTU Aero Engines umbenannt.

2003 bündelt die MTU die Aktivitäten auf dem US-amerikanischen Markt und fusioniert die MTU Aero Engine Design und MTU Aero Engine Components unter dem Dach der MTU Aero Engines North America (MTU AENA). Anfang desselben Jahres wird die MTU mit dem 23. Innovationspreis der deutschen Wirtschaft ausgezeichnet; prämiert wird der Hochdruckverdichter des PW6000, des Antriebs des kleinen Airbus A318. 2004 wird die MTU Aero Engines vom amerikanischen Privatinvestor Kohlberg Kravis Roberts (KKR) übernommen. Anfang Juni 2005 gelingt ihr der erfolgreiche Gang an die Börse.



Unternehmen heute

Heute ist die MTU Aero Engines ein hochmodernes Unternehmen, das als Global Player weltweit Tochtergesellschaften unterhält. Im Geschäftsjahr 2007 hat sie einen Umsatz in Höhe von 2,6 Milliarden Euro erzielt. Beschäftigt sind an allen Standorten zusammen rund 7.500 Mitarbeiter.

Im Vergleich zu anderen Branchen ist die MTU-Belegschaft überdurchschnittlich gut ausgebildet: Der Facharbeiter- und Akademikeranteil toppt das bekannt hohe Qualifikationsniveau der Flugzeugbaubranche. Zu bieten hat die MTU unter anderem flexible Arbeitszeitmodelle, Tele-Arbeitsplätze, gezielte Personalentwicklung, Nachwuchs- und Frauenförderung, einen Gesundheitsdienst und ein umfangreiches Aus- und Weiterbildungsprogramm. In München gibt es zudem eine Kinderbetreuungsstätte. Eine originäre Verantwortung ist für die MTU die Ausbildung des Nachwuchses. 2008 wurden in der Unternehmenszentrale mit 58 jungen Männern und Frauen so viele Auszubildende aufgenommen wie noch nie.

Rechtzeitig zum 75-jährigen Jubiläum wurde im Frühjahr 2008 das neue MTU-Museum fertiggestellt: Auf 850 Quadratmetern präsentiert das Unternehmen eine Sammlung von Weltruf. Die 30 Exponate geben einen kompletten Überblick über die Geschichte der motorisierten Luftfahrt. Zu sehen sind restaurierte, historische Flugmotoren, darunter weltweite Unikate, heutige Antriebe sowie Komponenten und Technologien, die weit in die Zukunft weisen.

Ansprechpartner für Medienvertreter:

Odilo Mühling

Tel.: ++ 49 89 14 89-26 98

Fax: ++ 49 89 14 89-87 57

Martina Vollmuth

Tel.: ++ 49 89 14 89-53 33

Fax: ++ 49 89 14 89-87 57

Ansprechpartner für Investoren und Analysten:

Inka Koljonen

Leiterin Investor Relations

Tel.: + 49(0) 89 14 89-83 13

Fax: + 49 (0)89 14 89-9 50 62

Claudia Heinle

Investor Relations

Tel.: + 49(0)89 14 89-39 11

Fax: + 49(0)89 14 89-9 93 54

Alle Presseinfos und Fotos: <http://www.mtu.de>